MICRO MOBILITÉS magazine

VÉLO BILAN

Coronapistes : ce qu'on en a tiré ?

P.02

A l'heure où l'affaire ukrainienne nous sort du Covid par la voie de l'oubli, que deviennent les coronapistes ? Entre la transformation du temporaire en définitif pour servir le « tout vélo » et la concertation, les vestiges et les enseignements d'une expérience inspirée par le *tactical urbanism* californien.

P.05

VÉLO INSTITUTION

Villes & Territoires Cyclables ajoute la marche à son périmètre

Dans la foulée de la dynamique affichée l'année dernière par la mobilité du vélo, le Club Vélos & Territoires ajoute à son appellation le vocable « et Marchables » afin de coordonner ses actions et promouvoir dans le même temps ces deux modes de déplacements actifs.

P.06

VÉLO INVESTISSEMENTS

Lancement de l'appel à projets Avelo 2

Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, et Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, ont officiellement lancé le 19 janvier 2022 la deuxième édition de l'appel à projets (AAP) du programme Avelo 2 pour soutenir des territoires peu et moyennement denses dans la construction de leur politique cyclable.

EDITO

La fête est finie ?

L'arrivée dans nos vies du Covid19, à la fin de l'hiver 2020, a fait croire à quelques adeptes de la Petite

Reine que le temps était enfin venu de passer au « Monde d'après ». Exit donc la voiture, surtout pendant les confinements, et bienvenue aux « coronapistes », qui se sont donc multipliées comme les pains en leur temps ! Si peu d'observateurs se sont réellement interrogés sur la pertinence lexicale consistant à lier le nom d'un virus à celui de simples pistes cyclables, nombre de collectivités « progressistes » ont plongé. Deux ans plus tard, alors que la crise sanitaire laisse, comme par miracle, place à la guerre en Ukraine, la circulation automobile est de retour, malgré le développement du télétravail. Avec deux années de recul, il est sans doute temps de tirer un premier bilan de la floraison de « coronapistes » dans la plupart des agglomérations. Ont-elles eu un impact réel sur le développement de la part modale du vélo ? Quelles conséquences leur mise en œuvre ont-elles eu sur la circulation automobile, mais aussi sur les réseaux de transport publics de surface ? Au regard des chiffres de fréquentation désormais connus, est-il pertinent de les pérenniser, comme certaines collectivités en font le choix ? Autant de questions auxquelles *Micro-Mobilités Magazine* tente de répondre dans ce numéro

Pierre Cossard
Directeur de la rédaction

Mobilités Magazine n°57
Energies : L'déologie à l'épreuve de la réalité

VÉLO BILAN

Coronapistes : ce qu'on en a tiré ?

A l'heure où l'affaire ukrainienne nous sort du Covid par la voie de l'oubli, que deviennent les coronapistes ? Entre la transformation du temporaire en définitif pour servir le « tout vélo » et la concertation, les vestiges et les enseignements d'une expérience inspirée par le *tactical urbanism* californien.

Les coronapistes sont lancées mi-mai 2020. Le but ? Faciliter le trafic cycliste afin de soulager les transports en commun, lieux de promiscuité et donc de contagion. Les places dans les rames, trams et bus sont alors limitées à une sur deux, et l'encombrement des quais et Abribus inquiète. Les errances de l'époque sont telles que par... « sécurité », l'Etat prévoit de limiter le trafic aux heures de bureau, gage de concentration plus fortes encore. Qui redoute entassement et files d'attente, voit une alternative dans ces pistes cyclables « temporaires ». Le monde entier improvise : 2500 km rien que dans l'UE. En France, le Val-de-Marne lance les 40 km du tout premier réseau, et dès le 13 mai, Paris vante ses 52 km de coronapistes. Dès juillet 2020, 1 000 km fonctionnent déjà, adoptés par 70 villes françaises. En un an, on passe à 7300 : le double des aménagements de 2019. Il est vrai que le pays avait un coup d'avance. La dure grève contre la réforme des retraites et la neutralisation des conventions collectives avaient déjà orienté le public vers les transports individuels, avec un bond du vélo électrique. Pourtant l'unanimité n'est pas partout : en Seine-Saint-Denis, des automobilistes agacés par la suppression des voies, condamnent les coronapistes en y garant leurs véhicules. A Drancy, la maire a lancé une pétition pour exiger du département la suppression de la « voie temporaire » qui traverse la ville, cause d'encombrements jusqu'alors inexistants.

500 km seulement

Tout comme les terrasses mordant sur les places de stationnement, les coronapistes sont inspirées par le concept californien du *tactical urbanism* : l'occupation coup de poing de la voirie par des installations alternatives en opposition au tout-automobile. Des initiatives improvisées mais adaptables (« essai-erreur »), gage de pérennité. Concernant les coronapistes, l'urgence a interdit toute étude préalable. Face à la grogne des autres usagers, trop d'initiateurs se raidissent et éludent critiques et améliorations en se retranchant derrière le caractère provisoire de ce type de voirie : le marquage au sol n'a-t-il pas la couleur jaune des travaux temporaires ? Pour autant, aucune date de péremption n'est fixée : le flou covidien est un allié précieux.

Cette stratégie d'évitement ouvre trois issues :

• revenir au partage de voirie antérieur sous pression des administrés.

• pérenniser discrètement les coronapistes au nom de l'idéologie du "tout vélo" (le confinement permettant de faire l'économie de la concertation).

• considérer ces expériences comme des tests, en tirer ses leçons qu'enrichit une consultation large, et conserver ou non tel ou tel tronçon.

Annecy, Argenteuil, Besançon, Marseille, Quimper et Saint-Étienne prennent le parti de la suppression, du moins en grande partie. A l'inverse, Aix-en-Provence, Bordeaux, Lyon, Montpellier, Nantes, Nice, Paris ou Toulouse choisissent de les conserver, à plus forte raison Toulouse, qui compense ainsi 41km cyclables déclassés juste avant le Confinement. Au total, seuls 500km de coronapistes auraient été pérennisés. En septembre 2020, l'Ifop a sondé les populations des grandes villes concernées. On observe un plébiscite de 75% à Lyon et 88% à Marseille, mais juste 62% pour Paris, où la mutation de la rue de Rivoli - après les voies sur berges en 2017 - devient le symbole d'une application en force. Embouteillages, ralentissements : les directions des sociétés de taxi ne se bousculent pas pour donner leur point de vue, mais les taximen sont unanimes dans leur critique des co-

ronapistes, et de son côté, la RATP signale une chute drastique de la vitesse moyenne des autobus, tombée en trois ans de 15... à 9 km/h.

Faisant l'impasse sur l'expérimentation localisée pour prévenir les effets pervers, les coronapistes ont maillé tout Paris en une semaine, la Ville ayant donné les pleins pouvoirs à ses équipes techniques, qui se contenteront de modélisations théoriques. Certes, l'essai-erreur cher à l'urbanisme tactique a suscité des ajustements (signalisation, sécurité), mais plutôt en faveur du cycliste. Au nom de la sécurité, le remplacement des quilles jaunes par du granit confortent l'impression de « provisoire qui dure ». Un « questionnaire cycliste » a tenu lieu de débat, révélant que 40% des interrogés s'étaient « mis au vélo » à l'occasion de la crise.

Le métro sur la selle ?

Cela ne pouvait que justifier l'accélération du vieux projet de Christophe Najdovski, adjoint écologiste à la maire de Paris : remplacer la voiture par la petite reine dans des « zones apaisées ». La non-concertation est justifiée par une phraséologie filandreuse : « *Plutôt que de l'évaluer avec des critères de réplicabilité et de scalabilité qui lui sont étrangers, il est sans doute plus pertinent d'accepter son caractère circonstanciel pour comprendre comment le temps de la pandémie a pu être saisi comme une occasion inédite pour transformer les villes* ». Le 16 septembre 2020, s'appuyant sur le doublement du trafic cycliste - et les rumeurs d'un second confinement - Anne Hidalgo peut annoncer la pérennisation.

Une fois de plus, le sanitaire a servi de paravent ; à l'imposition au chausse-pied d'une mesure fondée sur le sophisme : « *50% de la voirie parisienne est consacré à l'automobile, alors que celle-ci ne représente que 13% des usagers* ». Argument transposable sur la bicyclette ou la trottinette !

Christophe Najdovski, adjoint écologiste à la maire de Paris

Daniel Quéro, président de 40 Millions d'Automobilistes

« *Ce n'est pas parce que nous sommes automobilistes que nous ne sommes pas aussi cyclistes et piétons,* s'agace Daniel Quéro, président de 40 Millions d'Automobilistes - association qui veut faire contrepoids au tout vélo. *Je fais partie de plusieurs commissions sur l'automobile : beaucoup de membres qui décident de tout n'ont même pas leur permis voiture ! Il y a beaucoup de pistes peu fréquentées, et d'autres si peu pratiques que le cycliste préfère rouler sur la route. Paris fait face à une idéologie qui envisage, par la pression, de transformer 4 millions d'usagers du métro en 4 millions de cyclistes. M. Najdovski ne semble pas comprendre qu'il existe des gens qui, non seulement ne savent pas faire de vélo, mais aussi ne veulent pas ou ne peuvent pas* ».

Aux antipodes, on relève le travail fait par Nantes, qui a utilisé 3600 contributions sur Internet pour évaluer l'impact des coronapistes. Un panel d'associations a été consulté, et 40 citoyens « *de la diversité* », mis à niveau par une formation à la mobilité. « *On n'y va jamais au bulldozer,* expose Nicolas Martin, responsable des mobilités à la mairie, *Un séminaire a permis d'établir 70 préconisations, dans la logique d'une ville plus fluide, où le piéton reste prioritaire, avec un objectif de 25% de part modale, même si refaire un trottoir coûte plus cher qu'une piste cyclable* ».

Nicolas Martin, responsable des mobilités à la mairie de Nantes

Faiblesse hivernale

Electoralisme ? La plupart des consultations en France se limitent aux administrés, pourtant moins soumis au recours à la voiture que les usagers de périphérie. Le comptage, lui, est plus neutre, option retenue par Nice pour nuancer sa pérennisation. Sur une des coronapistes, le comptage a révélé le passage de jusqu'à 8000 vélos : un bon 15% de part modale qui a convaincu les édiles de maintenir le sacrifice d'une voie pour voitures. Moins empruntés, les itinéraires Nord-Sud niçois ont eu droit à un repêchage, grâce à une meilleure signalétique et plus de communication.

« *Actuellement, nous travaillons sur l'identification des trottinettes,* confie Raphaël Chapalain, de chez Eco-Compteur, qui a développé un procédé électromagné-

tique distinguant le vélo d'une auto par mesure des masses métalliques. *Les comptages font la part de ce qui marche et de ce qui ne marche pas, en s'axant sur une meilleure connexion avec le réseau général* ». C'est ainsi que Lyon a supprimé des coronapistes sur le pont de la Guillotière, et que le pont Saint-Mihiel de Nantes a renoncé au zéro-voiture pour concéder une voie auto à sens unique. La firme a déjà placé 736 capteurs dans 106 villes de l'UE. Le comptage, qui ne se limite pas aux coronapistes, mais un collationnement avec d'autres sources statistiques montre que l'ensemble de la voirie présente les mêmes hausses : 11 à 48% du trafic cycliste, selon les villes.

Car les relevés révèlent moins un essor dû aux coronapistes que des tendances générales. Un comparatif entre France, Allemagne et Italie mène à ce constat inattendu : malgré les mentalités contrastées et des régimes sanitaires vécus en décalé, les chiffres des trois pays forment des courbes similaires. « *L'année la plus positive pour l'accroissement du trafic reste 2020, 2021 amorçant une baisse* » ; 2021 où une météo clémente aurait eu plus d'impact que l'effet « *confinement* ». Cela tend à prouver que l'essor du cyclisme est plus profond qu'opportuniste, mais n'échappe pas pour autant à la fameuse baisse de fréquentation hivernale.

Raphaël Chapalain, Eco-Compteur

Blanchir la marque jaune

De nombreuses villes gardent les stigmates de la précipitation, telles ces bornes en plastique jaune écrasées. Le « à la va-vite » a également provoqué des situations dangereuses, à commencer par les plots de béton infranchissables, véritables pièges lorsqu'un cycliste veut échapper à un véhicule à moteur. Pièges aussi, les pistes cyclables discontinues, sources d'un faux sentiment de sécurité. En 2020, la préfecture de Paris a constaté l'augmentation de 30% des accidents de vélo, chiffre qui, heureusement, n'est pas indexé sur les 70% d'augmentation de la pratique. « *On discute aussi avec la police municipale,* commente Nicolas Martin, *pour ce qui est de la sécurité, nous avons mis en place des stages de remise en selle gratuits* ».

Poussant à la roue, l'Etat prend en charge 60% des frais de pérennisation, notamment en blanchissant les marquages jaunes et remplaçant les plots par des séparateurs en granit. David Belliard, le Monsieur Mobilité de Paris, évalue à 80 M€ la pérennisation ses 52 km de coronapistes. Nicolas Martin reconnaît : « *ce qui laissait le plus à désirer, c'était la clarté des marquages dans nos 43 zones de rencontre. A côté de cela, nous écoutons aussi les automobilistes lorsqu'ils réclament le gilet obligatoire pour que les cyclistes soient plus visibles : c'est tellement mieux de concilier les modes de transports au lieu de les opposer !* » ●

Dominique de La Tour

Plus de **300 villes** nous font confiance pour mesurer l'efficacité de leur plan vélo grâce à **1300 compteurs** automatiques de personnes.

Une gamme complète de compteurs vélos toutes configurations

DES DONNÉES FIABLES POUR VOS PLANS VÉLOS

Avec Eco-Visio

- Tableaux de bord interactifs
- Chiffres clés
- Profils horaires
- Actualisation quotidienne

Paris, Lyon, Nice, Strasbourg, Nantes, Lille, Rennes, Grenoble, Chambéry, Rouen, Caen, Toulouse, Montpellier, Bordeaux, Orléans, Metz, Tours ...

VÉLO INSTITUTION

Villes & Territoires Cyclables ajoute la marche à son périmètre

Dans la foulée de la dynamique affichée l'année dernière par la mobilité du vélo, le Club Vélos & Territoires ajoute à son appellation le vocable « et Marchables » afin de coordonner ses actions et promouvoir dans le même temps ces deux modes de déplacements actifs.

Françoise Rossignol jubile en annonçant en ce début d'année les chiffres de fréquentation du mode vélo en 2021 : « *en un an, le nombre des passages à vélos a augmenté en moyenne de 28% sur l'ensemble du territoire, de 30% en milieu urbain, de 20% dans le périurbain et même de 14% en milieu rural* ». En ajoutant la marche à pied, la présidente de Villes & Territoires Cyclables et Marchables veut accélérer encore l'utilisation des modes actifs, en particulier en concentrant ses efforts sur l'espace public.

« *Celui-ci s'est construit autour de la voiture. Les transports en commun trouvent difficilement leur place et le reste, c'est pour les vélos et les piétons. Il est temps d'inverser la hiérarchie* », avertit Françoise Rossignol.

Selon l'Insee, 41% des trajets en voiture font moins de 5 kilomètres. La marge est donc énorme. Pour ce faire, il convient d'abord de sécuriser les déplacements. « *Le choix des 30 km/h en ville doit être la norme et le 50 km/h l'exception, une solution plus efficace qu'une obligation du port du casque* », selon Françoise Rossignol.

Mission parlementaire pour activer la filière

Mais cet engouement pour le vélo ne s'accompagne pas de l'essor économique du secteur, bien au contraire. Il a provoqué des difficultés d'approvisionnements pour une filière devenue dépendante du continent asiatique après avoir perdu savoir-faire et brevets.

C'est pour cela que le Premier ministre a confié une mission parlementaire au député Guillaume Gouffier Cha. Celui-ci va lui remettre sa copie à la fin du mois. « *Nous devons réunir l'ensemble des acteurs de la filière de l'industrie, des infrastructures, des mobilités, du tourisme, des services du sport et des loisirs* », ambitionne-t-il d'ores et déjà.

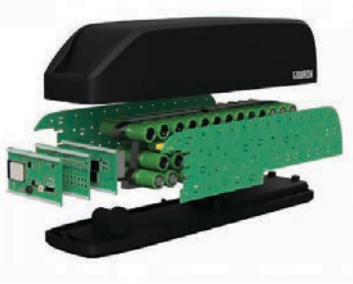
Le chemin est encore loin pour que la part de marché du vélo en France passe de 3 à 9% en 2024, puis à 12% ensuite, encore loin des Hollandais (33%) ou de celui des Allemands (13%).

« *Car le vélo est une réponse au dérèglement climatique, au fléau de la sédentarité et il est favorable au pouvoir d'achat des français* », argumente Françoise Rossignol.

Jean-François Bélanger

INDUSTRIE NOUVEAUTÉ

Batteries : Gouach lève 3,3M€ avec Breega



La startup bordelaise Gouach, fabricant français d'une batterie éco-conçue et réparable en moins de 10 minutes destinée aux engins de la micromobilité, a annoncé le 9 février 2022 avoir effectué une première levée de fonds de 3,3M€. Cette levée de fonds, menée par Breega avec le soutien de business angels, de la région Nouvelle Aquitaine et de Bpifrance, permettra à Gouach de lancer la commercialisation de son produit auprès du secteur de la micromobilité et d'agrandir son équipe. Selon Gouach, cette batterie à destination des vélos, trottinettes et scooters permet aussi la réutilisation et le recyclage des cellules usées (seconde vie et réduction de l'empreinte carbone). Sur le plan écologique, elle émettrait 2,6 fois moins de CO_2 qu'une batterie classique et consommerait 2,5 fois moins de litres d'eau, tout en étant aussi performante. Gouach mise sur un marché en forte expansion, sachant que selon Deloitte, 130 millions de vélos électroniques seront vendus dans le monde entre 2020 et 2023. Par ailleurs, en termes de volumes d'affaires, et cette fois selon un rapport de Precedence Research, le marché de la micromobilité, estimé à 41,2 Mds$ en 2020, devrait atteindre 198 Mds$ d'ici 2030...

Pierre Cossard

MICRO MOBILITÉS magazine

N°07- MARS/AVRIL/MAI 2022
Micro Mobilités magazine
supplément mensuel de Mobilités Magazine

TG PRESS est une publication de TG Press SAS au capital de 100 000 euros
R.C.S. Paris -SIREN 824 861 876
Siège social : 9 rue du Gué
92500 Rueil Malmaison

Président et Directeur des publications : Pierre Cossard
pcossard.tgpress@gmail.com

Directrice commerciale : Laurence Fournet
07 82 22 45 14 - lfournet.tgpress@gmail.com

Régie publicitaire : votre contact : Yann-Bruno
Pubmicom@gmail.com
01 42 31 22 22

Ont collaboré à ce numéro : Pierre Cossard ; Hubert Heulot ; Dominique de La Tour ; Jean-François Bélanger.

Contact rédaction : mobilites.mag@gmail.com

Conception maquette/Rédacteur graphique :
Jean-Pierre Harosteguy

Rédactrice graphique : Isabelle Elie

Publicité et Annonces : publicite.tgpress@gmail.com

Numéro de CPPAP : 0219T93309
ISSN : 2552-2094 - Dépôt légal à parution
Copyright TG Press 2017
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

VÉLO INVESTISSEMENTS

Lancement de l'appel à projets Avelo 2

Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, et Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, ont officiellement lancé le 19 janvier 2022 la deuxième édition de l'appel à projets (AAP) du programme Avelo 2 pour soutenir des territoires peu et moyennement denses dans la construction de leur politique cyclable.

Lors du précédent programme Avelo 1 de 2019, 220 collectivités lauréates avaient été sélectionnées. Le programme Avelo 2 vise cette fois à accompagner 400 territoires peu et moyennement denses dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. Il mobilise un financement CEE de 25 M€ et un financement de l'Ademe de plus de 9 M€.

140 territoires concernés

254 collectivités lauréates ont d'ores et déjà été retenues en 2021

dans le cadre du premier AAP du programme Avelo 2. Pour ce second AAP, ce sont donc plus de 140 nouveaux territoires qui sont attendus afin d'atteindre la cible des 400 lauréats fixée au programme. Avelo 2 s'inscrit dans le cadre du Plan vélo et mobilités actives. Il est complémentaire du Fonds mobilités actives - aménagements cyclables, abondé par le plan de relance, doté de 500 M€ sur 7 ans, puisqu'il offre aux territoires la possibilité de se doter d'une stratégie de mobilité active et d'expérimenter des services vélos avant de candidater aux aides de l'Etat pour réaliser des infrastructures.

L'appel à projets est ouvert du 19 janvier 2022 au 4 avril 2022.

Pierre Cossard

ENTREPRISE DÉVELOPPEMENT

RED Electric se lance dans le scooter BtoC

RED Electric, constructeur français de scooters électriques, a annoncé le 17 janvier 2022 avoir finalisé fin 2021 auprès de ses actionnaires historiques (Celeste Management, A-Venture, différents Business angels et family offices) une nouvelle tranche d'augmentation de capital de 3 M€, qui porte à 15 M€ les fonds levés depuis sa création. Lancé en 2018, son modèle PRO50 a été conçu spécifiquement pour les professionnels de la livraison, et RED Electric en a déjà vendu quasiment 3 000 unités. Le fabricant entend désormais dupliquer ce succès sur le marché BtoC et lancera en 2022 le scooter Model E pour accélérer la transition vers l'électrique d'un segment de marché encore en attente de solutions performantes. Ce scooter alliera puissance : jusqu'à 100 km/h, autonomie : jusqu'à 250 km, des technologies propriétaires innovantes et un cockpit intelligent. Il sera décliné en 3 motorisations correspondantes à tous les segments du marché (équivalent 50cc, 100cc et 125cc). **PC**

ENTREPRISE NOUVEAUTÉ

Electra présente deux nouveaux vélos à assistance électrique

Le fabricant de vélo électrique Electra Bicycle Company a présenté deux nouveaux VAE : le Townie Go! 7D EQ et le Cruiser Go! Selon l'industriel, ces deux modèles restent fidèles à l'engagement d'Electra en faveur de la qualité, sans toutefois renier la touche californienne décontractée qui caractérise la marque. Les modèles Townie Go! 7D EQ et Cruiser Go! utilisent le nouveau système de motorisation Electra, un système d'assistance au pédalage qui a été mis au point spécialement pour Electra et Trek.

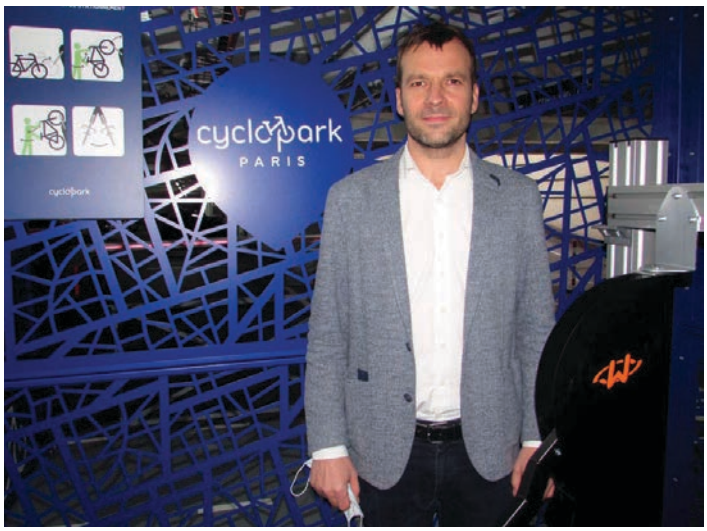
La batterie s'intègre au tube diagonal et cette répartition centralisée et abaissée du poids entraînerait une amélioration globale de la pratique du vélo.

Pierre Cossard

ENTREPRISE STRATÉGIE

Indigo va accélérer l'installation de ses Cycloparks

Avec l'ouverture du premier Cyclopark parisien sécurisé, dans le VII[e] arrondissement ce 15 février, Indigo n'en est qu'au début du déploiement de ce service destiné à accompagner les forts besoins en la matière. 80 installations de ce type seront aménagées cette année, en France.



Charles Mahé, directeur général d'Indigo Weel, à Paris VII[e].

Du fait de l'explosion de l'utilisation des vélos dans les villes et en liaison avec les collectivités, Indigo veut accompagner cette mutation des déplacements urbains : moins de voitures et plus de vélos ou de modes doux, voire de déplacements à pied, comme c'est le souhait désormais affiché par quasiment la totalité des collectivités territoriales. Un mouvement auquel ne peut rester insensible ce leader de la mobilité individuelle qui exploite 2 700 parkings dans le monde. Ces nouveaux aménagements répondent au souhait des utilisateurs qui veulent davantage de sécurité, éviter les vols ou les dégradations de leur matériel.

Cycloparks en sous-sols

Aménagés dans les premiers sous-sols de ses parkings, au plus près des accès, ces Cycloparks proposent des racks ergonomiques, des casiers pour recharger les batteries des Vélos à Assistance Electrique, un espace atelier avec outils de petite maintenance…

« *En France, nous visons l'aménagement de 300 parcs de ce type d'ici à trois ans pour atteindre 30 000 places de vélos sécurisées d'ici 2025. Rien que cette année, 80 nouveaux Cycloparks de ce type seront aménagés, dont 22 en région parisienne* », précise Charles Mahé, directeur général d'Indigo Weel. Selon les données de l'Ademe, il faut compter entre 2 500 et 4 000 € pour un tel aménagement par emplacement vélo. Pour une place de stationnement de voiture, on peut aménager sept emplacements vélo. C'est après négociation avec les collectivités que seront transformés les parkings Indigo. En France, Indigo est présent dans 60 agglomérations. L'offre tarifaire est sensiblement la même. Pour les vélos, il faut compter à Paris 10 € par mois, 25 € par trimestre ou 75 € par an.

Jean-François Bélanger

ENTREPRISE NOUVEAUTÉ

Road-Light mise sur la visibilité

La start-up toulousaine Road-Light, présente une solution lumineuse universelle, Clic-Light, dédiée à tous types de cycles et motocycles. Le système comprend un module lumineux, un harnais réglable et ajustable à toutes les tailles, une télécommande et son support de fixation au guidon, un câble de recharge USB C et la connectique nécessaire pour brancher la télécommande (émetteur) au système de signalisation arrière d'un véhicule, afin de synchroniser le Clic-Light avec leurs signaux lumineux.

Le Clic-Light indique les feux essentiels pour maximiser la visibilité du pilote : feux stop (en motocycle), feux de position, feux de détresse, clignotant et feux anti brouillard à hauteur du champ de vision de l'usager qui suit, avec une autonomie donnée d'environ 10 jours.

L'Auto Reverse System permet par ailleurs d'indiquer la bonne direction quel que soit le sens dans lequel le Clic-Light est porté. Selon son promoteur, le système assurerait une visibilité sur une distance d'au moins 400 mètres, renforcée par la fonctionnalité Adapt-Light qui, comme son nom l'indique, adapte la puissance des Leds en fonction de la luminosité environnante.

Pierre Cossard

ENTREPRISE DÉVELOPPEMENT

Bolt annonce une levée de fonds de 628 M€

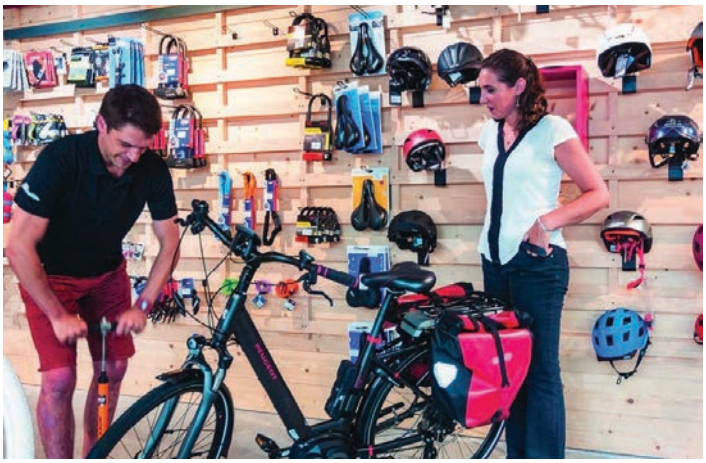
Bolt, spécialiste de la micro-mobilité, a annoncé le 11 janvier 2022 sa plus grande levée de fonds jamais réalisée pour développer ses produits existants et accélérer la transition des voitures individuelles vers la mobilité partagée dans les villes. Le tour de table de 628 M€ a été mené par Sequoia Capital et Fidelity Management and Research Company LLC avec la participation de Whale Rock, Owl Rock (une division de Blue Owl), D1, G Squared, Tekne, Ghisallo et d'autres, et porte la valorisation de Bolt à 7,4 Mds€. Le partage de trottinettes n'est qu'une partie de la gamme de produits de mobilité et de livraison de Bolt, qui est

actuellement utilisée par plus de 100 millions de clients dans 45 pays et plus de 400 villes en Europe et en Afrique. Parmi les autres produits figurent également le service de VTC, de covoiturage Bolt Drive, Bolt Food qui permet aux clients de commander des repas auprès de restaurants, et Bolt Market, un service de livraison de produits alimentaires en 15 minutes. **Pierre Cossard**

ENTREPRISE VÉLO

Cyclable lance un nouveau concept de services vélo en centre-ville

Pour faire face à l'accroissement de la demande, l'enseigne de magasins de vélos Cyclable lance Cyclable Services, un lieu dédié aux services vélo en centre-ville. Cyclable Services est un concept déjà testé par les usagers à Rennes, Strasbourg et Paris. Chaque point de proximité assure des réparations express de vélos de toutes marques ; des révisions et des montages à la carte ; la vente d'accessoires complémentaires : casques, antivols, bagagerie, pompes, outillage et éléments de sécurité ; le prêt de



© Jean Daubas.

vélo de courtoisie (sous réserve de disponibilité) en cas d'immobilisation significative du vélo ; et la vente de vélos d'occasion. La prochaine ville qui verra l'installation d'un point Cyclable Services sera Montpellier au printemps prochain. **PC**

ENTREPRISE NOUVEAUTÉ

Rango innove pour le déplacement des aveugles en ville

La startup lyonnaise GoSense a présenté Rango : une solution innovante qui permet aux plus de 2 millions de non-voyants de l'Union Européenne de retrouver enfin plus d'autonomie et d'assurance au quotidien. Combiné aux écouteurs externes à l'oreille également conçus par GoSense, Rango alerte uniquement l'utilisateur quand un obstacle se présente devant lui, par un retour sonore en trois dimensions. Une innovation très simple d'utilisation, qui intègre désormais l'annonce et la description des intersections et des carrefours pour apporter toujours plus d'autonomie et de confiance aux non-voyants. Dernière innovation en date, la version 4.0 de Rango propose une nouvelle fonctionnalité qui consiste en l'annonce et la description des intersections et des carrefours ! Rango se présente sous la forme d'un boîtier fixé sur tout type de cannes blanches, il est connecté en Bluetooth au smartphone de l'utilisateur et à son application mobile dédiée. **PC**

ENTREPRISE NOMINATION

Florence Aretz, DG TIER Mobility France

TIER Mobility, spécialiste européen de la mobilité partagée, a annoncé le 24 février 2022 la nomination de Florence Aretz en tant que Directrice Générale France. Florence Aretz, 34 ans, diplômée de l'EDHEC, a 12 ans d'expérience internationale en finance d'entreprise, stratégie et développement. Elle a rejoint TIER Mobility en 2021 en tant que Directrice financière pour la région Europe du Sud-Ouest et Moyen-Orient. **PC**

ENTREPRISE RACHAT

TIER Mobility acquiert l'américain Spin

L'Européen TIER Mobility a annoncé le 2 mars 2022 l'acquisition de Spin, l'opérateur américain de vélos et trottinettes électriques partagés du groupe Ford. Le rachat de Spin est la dernière opération importante en date réalisée par TIER, après les récentes acquisitions de Wind Mobility en Italie, leader du marché italien, et de Nextbike, spécialiste du marché européen du vélo partagé, en 2021. TIER est déjà présent dans plus de 410 villes avec une flotte de 250 000 véhicules. Avec l'acquisition de Spin et de sa flotte de 50 000 véhicules, TIER étend sa présence dans le monde à plus de 520 territoires, répartis dans 21 pays. Sa flotte compte désormais 300 000 véhicules, ce qui en ferait le plus grand opérateur de micromobilité multimodale au monde.

PC

ENTREPRISE DEVELOPPEMENT

Betterway compte 8000 fournisseurs de mobilités

Depuis sa création en 2019, Betterway facilite la mise en place d'une politique de mobilité dite « vertueuse » au sein des entreprises françaises. Grâce à sa carte - physique et virtuelle subventionnée par l'entreprise - chaque salarié peut ainsi financer le mode de déplacement durable qui lui convient. Valable chez tous les vendeurs et opérateurs de micromobilité, elle offre un choix de taille à celui qui la détient : enseignes de sport, magasins de vélos, opérateurs de transports en commun et de mobilité partagée (trottinettes, vélos et scooters en libre-service, autopartage, covoiturage)... Depuis fin janvier, Betterway recense 8 000 marchands et opérateurs de mobilité durable, soit l'intégralité des 12 000 points de vente de l'Hexagone.

PC

ENTREPRISE RÉSULTATS

2021 : bons chiffres pour FREENOW

FREENOW a annoncé le 10 janvier 2022 avoir plus que doublé sa flotte de véhicules électriques (+129%) et avoir vu son nombre de chauffeurs partenaires actifs au volant d'un véhicule électrique augmenter de plus de 72%. C'est dans cette logique que l'application a intégré en quelques mois plus de 11 000 nouveaux véhicules - dont plus de la moitié dans la capitale (55%) - qui peuvent être réservés directement sur l'App FREENOW.

La flotte de véhicules verts disponibles est composée de trottinettes électriques à 83% (TIER et Voi), de scooters électriques à 13% (Cooltra), de voitures électriques en libre-service à 3% (Share Now), et de vélos électriques à 1% (TIER). Depuis le mois d'avril, date du lancement des services de micro-mobilité sur l'app, le nombre de trajets a été multiplié par près de 9 ! La plus forte hausse ayant été enregistrée entre le deuxième et le troisième trimestre, où les courses réalisées avec les solutions de micro-mobilité ont été multipliées par près de 7, sans doute encouragées par la levée des restrictions en France.

Le nombre de trajets effectués en véhicule électrique est également en forte croissance et a enregistré une augmentation de plus de 180% en 2021, dont la grande majorité ont été effectués au sein de la capitale (88,6%).

Intégration de Dott

FREENOW a par ailleurs intègré le 8 février 2022 les trottinettes électriques Dott à Paris, Lyon et Bordeaux. Au travers de ce partenariat, plus de 7 000 trottinettes peuvent désormais être réservées sur l'application FREENOW à Paris, Lyon et Bordeaux. Celles-ci viennent ainsi s'ajouter aux services de mobilité déjà existants proposés par la plateforme multimodale. Les vélos électriques Dott devraient venir compléter l'offre dans les prochaines semaines à Paris, Bordeaux et Marseille, portant le nombre de véhicules disponibles dans l'application à plus de 10 000.

Pierre Cossard

ENTREPRISE DÉVELOPPEMENT

Fluctuo leve 1,6 M€

Fluctuo, une start-up française spécialisée dans la collecte, le traitement et la diffusion de données sur les services de mobilité partagée (vélos, trottinettes, scooters et voitures), a annoncé le 19 janvier 2022 une levée de fonds de 1,6 M€ auprès de 574 Invest, le fonds d'investissement du Groupe SNCF, et de Statkraft Ventures. Depuis sa création en 2019, fluctuo se positionne comme un facilitateur entre, d'une part, les opérateurs de mobilité partagée et, d'autre part, les acteurs du transport, du tourisme et des loisirs. La mission de fluctuo est de développer l'usage des services de mobilité partagée en les rendant accessibles via de multiples supports digitaux (applis, sites web, écrans d'information voyageur). En Europe, fluctuo collabore déjà avec une trentaine d'opérateurs de mobilité partagée (Cityscoot, Tier, Dott, Voi, ShareNow...), des agrégateurs de transports (FreeNow, SNCF Connect & Tech, Cogo...) et des opérateurs de transports publics.

Pierre Cossard

COLLECTIVITÉS VÉLO

Ile de la Réunion : des vélos de fonction avec Azfalte

Azfalte, en collaboration avec le Groupe La Perrière a annoncé le 7 janvier 2022 le lancement sur l'Île de la Réunion du déploiement des premiers vélos de fonction en Outre-Mer. Cette association permettra à Azfalte de débuter le déploiement d'un réseau de franchises au-delà de la métropole. Azfalte met à disposition sa marque, sa plateforme technologique ainsi que sa centrale d'achat produits (vélos, équipements, accessoires et matériel professionnel d'atelier), quand La Perrière se charge de commercialiser l'offre et de l'opérer sur son territoire. Le premier container de vélos et accessoires est parti vers l'île de la Réunion courant décembre. **PC**

COLLECTIVITÉS ENTREPRISE

Les scooter Starlett arrivent à Arcachon

De début auril à début novembre 2022, les scooters électriques Starlett seront disponibles à la location en Provence (Alpilles, Ventoux et Luberon), mais aussi sur le bassin d'Arcachon et sur la côte basco-landaise (Hossegor, Seignosse, Biarritz, etc.). D'un côté, des flottes seront installées dans des hôtels haut de gamme, et de l'autre certains scooters seront mis à la disposition des particuliers en location saisonnière, en chambres d'hôtes ou en résidence secondaire. Deux types de forfaits sont proposés : un forfait dédié aux professionnels, avec une facturation mensuelle, et des forfaits pour particuliers, au week-end, à la semaine et au mois, à partir de 45 € par jour. Les scooters sont livrés directement sur le lieu de vacances. Ils sont entretenus en continu, et Starlett interviendra immédiatement en cas de panne ou de problème technique. A noter, Starlett met à leur disposition divers accessoires : top-case, support pour téléphone, casque, gants, et cartes postales de la région. **PC**

COLLECTIVITÉS VÉLO

Brest métropole propose une aide à l'acquisition de VAE

Avec son schéma directeur vélo 2020-2025, Brest métropole a décidé de mettre en œuvre une politique vélo qui vise à augmenter la part des déplacements à vélo à 4% en 2025 (1,5% en 2018). Dans ce cadre, la métropole, après le déploiement des offres de location Vélocibus et Velozef proposé en partenariat avec Bibus, s'est donné pour objectif de développer la pratique du vélo au quotidien autour de deux axes. Elle envisage d'abord de développer des aménagements cyclables : comptant 178 km d'aménagements cyclables en 2019, 198 km en 2020, la métropole en compte désormais 219 km (+23% depuis 2019). Parallèlement, elle mise sur le développement de services pour faciliter et favoriser l'usage du vélo, notamment le vélo à assistance électrique, particulièrement

adapté au territoire métropolitain. Sur ce second volet, et en complément des offres de location, Brest métropole met en place un dispositif d'aide à l'achat d'un véhicule neuf de type VAE « classique » pliant ou non ou d'un vélo cargo à assistance électrique de type biporteur - triporteur - long tail ou tricycles. La métropole a choisi de mobiliser 300 000 € pour cette aide, accessible sous conditions de ressources, qui complète le dispositif de bonus vélo de l'Etat.

Pierre Cossard

ENTREPRISE DÉVELOPPEMENT

Vélogik ouvre son capital à Impact Partners et Serfim

Vélogik, spécialiste de la maintenance des cycles en France, a annoncé le 3 février 2022 avoir ouvert son capital à hauteur de 25% à deux partenaires : Impact Partners, plateforme européenne d'investissement dédiée à l'impact, et SERFIM, ETI familiale et indépendante, spécialisée dans les métiers au service de l'environnement et des infrastructures durables. Les objectifs de Vélogik consistent en un développerment

et à la structuration du secteur de la réparation cycle en France, en anticipant les évolutions industrielles et technologiques, tout en favorisant l'insertion professionnelle. Fondé en 2008 par Franck Brédy, le groupe Vélogik est le leader français de la maintenance cycle avec un parc de plus de 50 000 vélos en gestion. Son activité est en plein développement, portée par l'essor de la mobilité cyclable, et son chiffre d'affaires enregistre une hausse de 50% en 2021. Le groupe compte près de 200 collaboratrices et collaborateur. **Pierre Cossard**

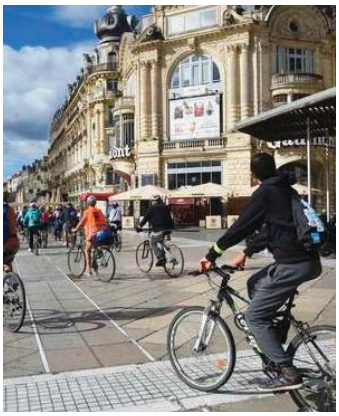
COLLECTIVITÉS VÉLO

Montpellier subventionne la réparation de vélo

Montpellier Méditerranée Métropole a annoncé le 31 janvier 2022 qu'elle allait prolonger le dispositif d'aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) jusqu'à fin juin 2022.

Par ailleurs, la Métropole diversifie ses aides accordées aux cyclistes en mettant en place depuis le 1er février 2022 un dispositif d'aide pour une prestation de réparation d'un vélo chez les vélocistes agrées présents sur le territoire métropolitain. La Métropole permettra ainsi à ses administrés de bénéficier d'une prise en charge jusqu'à 50% du coût de réparation d'un cycle pour une subvention fixée à 30 € maximum, sans conditions de ressources.

Le dispositif est valable jusqu'au 31 décembre 2022 pour tout type de cycle dans les magasins de la Métropole participant à l'opération.



Chaque réparateur ne pourra bénéficier que d'une aide à la réparation par personne. Celle-ci sera versée aux réparateurs après instruction de la demande et sous réserve du respect des conditions d'éligibilité au dispositif.

Pierre Cossard

COLLECTIVITÉS NOUVEAUTÉ

Shaary, un nouveau véhicule dans les rues de Marseille

Depuis le 24 janvier 2022, les Marseillais peuvent découvrir Shaary, un nouveau service d'autopartage en free-floating proposé par Wesk. En collaboration avec la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille, Shaary propose donc un nouveau mode de déplacement, à la fois pratique, facile et durable. Au lancement du service, la flotte sera composée de 50 véhicules et pourra être augmentée à brève échéance. Tout est compris dans le service Shaary, ainsi les utilisateurs n'ont pas à se préoccuper du paiement du stationnement, de l'entretien, de la recharge du véhicule, ni du coût de l'énergie. Shaary s'inscrit donc en complémentarité du réseau de transport local comme un nouveau maillon de la chaîne de mobilité marseillaise. Créée en décembre 2020, Wesk a accéléré son développement en 2021 pour devenir un spécialiste de la mobilité électrique et sans borne. En proposant des flottes de véhicules 100% électriques, au petit gabarit et qui ne nécessitent pas d'infrastructure (batteries interchangeables), l'entreprise propose un autopartage nouveau aux collectivités et à ses utilisateurs. Basée à Dardilly (près de Lyon), la société vient de doubler son effectif en l'espace de 6 mois. Elle compte désormais 25 personnes au sein des services : Opérations, Atelier, Développement commercial et Marketing.

PC

COLLECTIVITÉS VÉLO

Des boxes à vélos à Malo-les-Bains et Dunkerque

La Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a annoncé le 4 février 2022 l'installation, dans le cadre du Plan Vélo+, de 15 boxes à vélos sur deux secteurs tests. Trois seront installés à Dunkerque-centre (place Jeanne d'Arc, rue de la Renaissance et rue des Bazennes), et douze à Malo-les-Bains (derrière la mairie, rue Adolphe-Geeraert, rue de Flandre, rue du Maréchal Foch, rue de Roubaix Rue de l'Hôtel de Ville, rue Bel air, rue Pasteur, rue du Général Hoche, rue Bir-Hakeim et à l'angle des rues Pasteur et Gambetta). Cette opération est co-financée par le Département, à hauteur de 120 000 €, pour un

coût total de 300 000 €. Selon les premiers bilans, le nombre de boxes pourrait doubler dans les années à venir. Le tarif de l'abonnement annuel d'un emplacement est fixé à 50€. La gestion et la maintenance des boxes seront effectuées par Dk'bus.

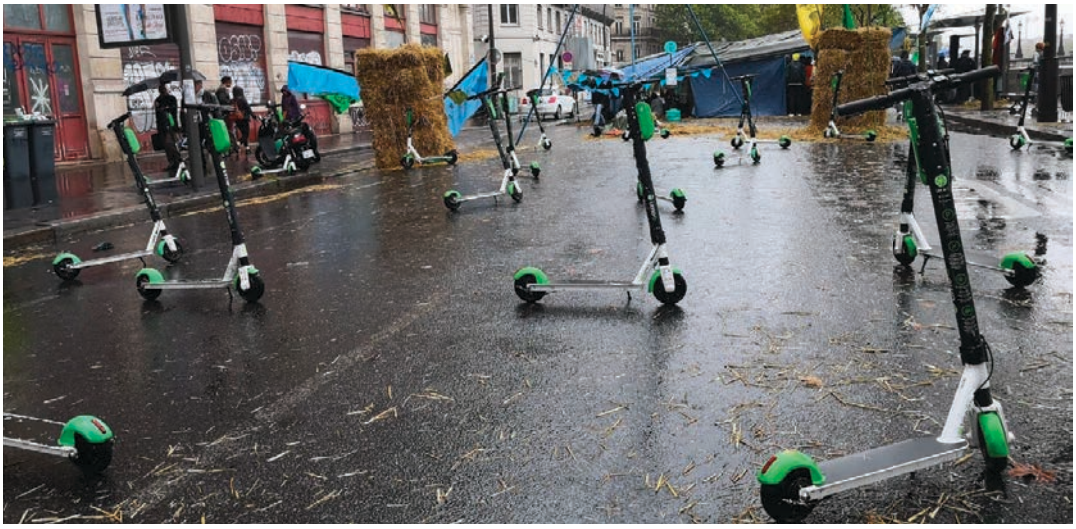
Pierre Cossard

COLLECTIVITÉS POLITIQUE

Trottinettes électriques : une mobilité pas si douce que ça

Un peu noyés dans le flot d'informations du moment, la publication des chiffres de la Sécurité Routière sur l'accidentologie des trottinettes, et une enquête du *Journal Du Dimanche* du 6 février 2022 sur le même sujet, ont présenté ces engins sous un jour moins « doux » que celui qui est habituellement choisi par ses promoteurs.

Ainsi, le bilan annuel de la Sécurité Routière comptabilise-t-il 22 décès en 2021, contre 7 en 2020 et 10 en 2019. Quant au JDD, selon son enquête menée à Paris, Lyon et Marseille, il y aurait eu un minimum de 6000 blessés rien que dans ces trois agglomérations.



Autant dire qu'avec le développement très important de ce nouveau mode dans la plupart des villes françaises, les chiffres de l'accidentologie des trottinettes électriques doivent être nettement plus importants… Les accidents recensés impliquent souvent les conducteurs seuls, mais sont aussi comptabilisés des collisions entre « trottinettistes », avec des cyclistes ou des piétons, ce qui à 25 km/h, se traduit souvent par des traumatismes graves.

Pierre Cossard

LISEZ

MOBILITÉS magazine

le magazine de toutes les mobilités

100% digital et gratuit

MOBILITÉS magazine
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
Un nouvel Eldorado ?
MOBILITÉS AUTOCARS
Retrouvez votre Magazine sur internet
Faux pas sur les salaires ?
L'autocar en trompe l'œil
L'Irizar i4 en cure d'allègement
Demandez le kit média 2022 de Mobilités Magazine
MICRO MOBILITÉS
Retrouvez votre Magazine sur internet
La capitale a présenté son Plan Vélo 2021-2026
Le Vélo à Assistance électrique prend le pas sur le vélo classique
Cap 2030 : Vélo & Territoires veut accélérer la transition vélo
Mobilités Magazine n°54
MOBILITÉS magazine Thématique
compétence mobilité :
Les communautés de communes

11 numéros/an + 11 numéros/an + 4 numéros/an + 4 numéros/an

Chaque mois une analyse pertinente de l'actualité du transport public

Mobilités Magazine, titre de la presse professionnelle dédié au transport public, a su en quelques années s'imposer comme la référence dans son domaine. Conçu par des journalistes chevronnés, tous spécialistes du secteur, il aborde chaque mois sans détours les principaux thèmes qui font désormais évoluer l'organisation et les différents métiers de la mobilité.

TG PRESS Mobilités Magazine est une marque de TG Press. 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison - mobilitesmagazine@gmail.com